Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8075**

18. Wahlperiode 13.04.2016

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Thomas Lutze, Birgit Menz, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen – Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist nicht darauf ausgelegt, die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland zu erreichen. Auch die Nachhaltigkeitsziele Ressourcenschutz und Begrenzung der Flächenversiegelung werden mit dem Entwurf konterkariert. Mit zahlreichen Neu- und Ausbauprojekten zielt der Entwurf auf weiteres Wachstum des motorisierten Straßenverkehrs.

Die Verteilung der Investitionen auf die Verkehrsträger ist nicht dazu geeignet, die dringend notwendige Verkehrsverlagerung zu bewerkstelligen. Daher ist der BVWP 2030 in der jetzt vorgestellten Form abzulehnen.

Im vorgelegten Entwurf sind auch die (Umwelt-)Kosteneinschätzung und die Einstufungen der Projekte in die Bedarfsklassen nicht nachvollziehbar. Der BVWP unterstellt einen stetig weiter wachsenden Verkehr. Zu den vordringlichen Aufgaben der Politik zählt jedoch, Voraussetzungen für eine notwendige Verkehrswende zu schaffen, die die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit möglichst geringen Umwelt- und Klimaauswirkungen befriedigt. Aus diesem Grund wird ein langfristiger Plan zur Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur benötigt, um die Mobilität und die Versorgung der Bevölkerung in Zukunft mit weniger Verkehr zu realisieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den vorgelegten Entwurf für den BVWP 2030 zurückzuziehen und stattdessen den Entwurf für einen alternativen Bundesmobilitätsplan – inklusive einer wirklichen, frühzeitigen Bürgerbeteiligung – zu erarbeiten. Dieser muss die Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele der Bundesrepublik Deutschland zur Grundlage haben und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung insbesondere durch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs befriedigen. Als übergeordnete Zielsetzung gelten ein Ende des Verkehrswachstums und die deutliche Verkehrsverlagerung von der Straße und aus der Luft auf die Schiene und auf Wasserstraßen.

Berlin, den 12. April 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Am 16. März 2016 hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den Entwurf für einen neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgestellt, der Investitionen von mehr als 260 Milliarden Euro für über 1 000 Projekte vorsieht – die meisten davon für den Straßenverkehr. Momentan befindet sich dieser Plan in der „Beteiligungsphase", während der die Öffentlichkeit sechs Wochen lang (bis Anfang Mai 2016) die Möglichkeit hat, dazu Stellung zu nehmen. Es handelt sich jedoch nur um eine Scheinbeteiligung, denn die grundsätzliche Orientierung des BVWP als auf von beständigem wachsendem Verkehr ausgehendes Ausbauprogramm für die Verkehrsinfrastruktur steht dabei nicht zur Debatte. Der Plan sieht einen erheblichen weiteren Neu- und Ausbau von Straßen und Autobahnen vor, auch wenn der Bedarf selbst nach den zugrunde gelegten Maßstäben gering ist, die negativen Umwelt- und Klimaauswirkungen jedoch enorm sein werden. Jede neue Investition in die Straßeninfrastruktur induziert jedoch weiteren Straßenverkehr (F.C. Englmann, G. Haag & Th. Pischner: Berechnung und Bewertung des induzierten Verkehrs im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, 18. Verkehrswissenschaftliche Tage in Dresden, 2001).

Diese Kritik wird ebenso von den großen Umweltverbänden Deutsche Naturschutzring (DNR), Naturschutzbund Deutschland (NABU), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sowie Verkehrsclub Deutschland (VCD) vorgebracht, die den BVWP als „unausgereift" und „grundlegend überarbeitungsbedürftig" bewerten und viele methodische Mängel insbesondere bei der Bewertung der Umwelt- und Klimafolgen aufführen. Sie bemängeln, dass von den 50 eingebrachten Alternativvorschlägen der Verbände zu Projekten kein einziger im Entwurf des BVWP berücksichtigt worden sei. Die Verbände fordern daher ein grundsätzliches Umsteuern in der Verkehrspolitik und einen Stopp des BVWP-Entwurfs (gemeinsame Pressemitteilung von DNR, NABU, BUND und VCD vom 31.3.2016, www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/verkehrswende-nicht-verbauen/). Fahrgastverbände schließen sich dieser Kritik ebenfalls an und kritisieren insbesondere die geplante Bürgerbeteiligung als unzureichend (Pressemitteilung der Pro-Bahn-Landesverbände Berlin/Brandenburg und Hessen vom 1.4.2016, http://pro-bahn-hessen.de/?p=3169).

Der Bundesrechnungshof (BRH) beanstandet die Bewertung der Projekte grundlegend im Hinblick sowohl auf fehlende realistische Kostenschätzungen als auch auf eine mangelhafte Vergleichbarkeit der einzelnen Projekte untereinander. Das Bundesministerium habe willkürlich mitten im Verfahren neue Grenzwerte festgelegt, „damit nicht zu viele Straßenbauprojekte aus dem Plan herausfallen" (www.tagesschau.de am 5.4.2016, „Kosten schöngerechnet"). Der BRH fordert daher eine komplette Überprüfung aller Planungen für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen auf Plausibilität, zumal für viele Projekte überhaupt keine Daten vorgelegen hätten. Medien äußerten daher den Verdacht, dass Projekte „schöngerechnet" worden seien (ebd.).

Der BVWP wird im Falle seiner Verabschiedung die Verkehrsinvestitionspolitik für die nächsten ca. 15 Jahre maßgeblich steuern und damit die Infrastruktur des Landes für viele Jahrzehnte entscheidend beeinflussen. Daher ist es unumgänglich, dass ein solcher Plan nicht nur realistisch durchgerechnet, sondern auch zukunftsfähig und mit den Nachhaltigkeitszielen vereinbar ist. Der vorgelegte Entwurf steht jedoch im Gegensatz zu mehreren Zielen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie:

1. Die Klimaziele können nicht erreicht werden, da das nicht in Frage gestellte Verkehrswachstum einen weiteren Mehrausstoß klimaschädlicher Gase bedeutet. Dieses Wachstum kann durch Effizienzmaßnahmen nur zu einem geringen Teil ausgeglichen werden. Schon in den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass der Verkehrssektor vor allem aufgrund seines ungebremsten Wachstums als einziger Sektor seinen Ausstoß klimaschädlicher Gase nicht wie beabsichtigt senken konnte.
2. Das Ziel des Ressourcenschutzes kann nicht erreicht werden, da zum ersten die Bauprojekte selbst massive Energie- und Rohstoffressourcen verschlingen, zum zweiten aber auch der dadurch induzierte Verkehr.
3. Weiterer Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche: Die Neubauprojekte, insbesondere von Autobahnen, verursachen einen massiven weiteren Flächenverbrauch, obwohl dieser eigentlich auf null gesenkt werden soll, also jeder Neubau durch einen Rückbau an anderer Stelle ausgeglichen werden müsste.

4. Außerdem haben sowohl die Baumaßnahmen als auch der induzierte Verkehr massive negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung – durch die Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen und durch Unfälle. Im Gesundheitswesen fallen schon jetzt jährlich rund 55 Milliarden Euro externe Kosten an, die durch den motorisierten Straßenverkehr entstehen.

Die Fraktion DIE LINKE. hat bereits in ihrem Antrag aus dem Jahr 2010 auf Bundestagsdrucksache 17/1971 eine grundlegende Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung gefordert. Ein Plan, der Nachhaltigkeit wirklich ernst nimmt, muss sowohl die Verkehrsvermeidung als auch die Verkehrsverlagerung von der Straße und aus der Luft auf den öffentlichen Verkehr als zentrale Ziele beinhalten.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333